Seefahrt in den 1940er Jahren (von Hans Constabel)

1946: Hans läuft wie benommen durch den kleinen Ort. Die ersten Tage kommen ihm fast unwahr vor: ›Kein Krieg mehr! Du bist gesund, nicht sterbenskrank. Man hat dich begnadigt, du bist frei! Ein ganz freier Mann!‹

Neuanfang bei der Handelsmarine auf dem Küstenewer PALME.

Ein völlig verändertes Bild in Meldorf: Viele fremde Gesichter, die er vorher nie gesehen hat. Keine deutschen Uniformen mehr. Obwohl, das stimmt nicht genau. Sehr viele tragen noch Uniformen, aber es fehlen die Knöpfe, die Dienstabzeichen. Sie haben die Uniformen einfach zu Anzügen umfunktioniert. Zwar ist noch britisches Militär im Ort, aber nicht mehr so zahlreich wie anfangs, heißt es. Alte Freunde und Kameraden treffen sich wieder, liegen sich gerührt in den Armen. Sie haben es überlebt, sind durchgekommen! Verwundete sind dabei, nicht wenige. Sie tragen noch Verbände oder müssen am Stock gehen. Manchem fehlt ein Arm, ein Bein. Gefangene kehren zurück, immer noch, aus den verschiedensten Teilen Europas, aus Russland. Und viele fehlen, sind gefallen, vermisst oder sitzen noch irgendwo in einem Lager, weit von der Heimat entfernt. Alle Menschen sind unterernährt, abgemagert. Vielen steht das Grauen noch im Gesicht, von den Erlebnissen, von den Schmerzen, die der Krieg ihnen zugefügt hat. Aber da gibt es auch Emsigkeit, Lebensmut. Sie haben die Hände nicht in den Schoß gelegt. Nein, sie machen das Beste aus ihrer Situation, packen den Stier bei den Hörnern. Es liegt in der Luft, dieses »Make the best out of it«. Sie wollen, sie müssen es schaffen! Wie selbstverständlich gerät Hans mit hinein in diesen Sog des neuen Lebensmutes. Alte Freunde und Kameraden helfen ihm dabei, und auch die liebevolle Atmosphäre im Elternhaus macht sich in solchem Sinne bemerkbar.

Im Gasthof »Zur Linde« treffen sie sich, die alten und die neuen Segelkameraden. Junge und Alte, darunter Einheimische, Ausgebombte und Flüchtlinge, sind dort einträchtig versammelt: der Zahnarzt, der Notar, der Schmied, ein Buchhändler, Ärzte, Schiffbauer, Arbeiter und Angestellte, Studenten. Manche, aber längst nicht alle unter ihnen sind bei der Marine gewesen. Und über all dieser Vielfalt gibt es eine Glocke des Gemeinsamen, des gemeinsamen Anpackens, Helfens und Fröhlichseins! In den Sommermonaten segeln sie mit den paar Booten, die noch übrig geblieben sind. Fischer nehmen die restlichen Mitglieder an Bord. Wintertags setzen sie die Boote instand. Gar nicht leicht ist es, das dafür benötigte Material zu beschaffen.

Hans sucht sich Arbeit, will nicht nur bei den Eltern hinter dem Ofen sitzen, und wird Lichtzählerkontrolleur. ›Erst

einmal Abitur‹, sagt er sich, fährt für ein halbes Jahr nach Plön. Dort gibt es im Schloss einen »Sonderlehrgang«. Mit dem Abitur in der Tasche kehrt er wieder zurück. ›Jetzt kann ich studieren‹, denkt er, will Zahnarzt werden. Aber es gibt keine Studienplätze. Ein einjähriges Praktikum in einem zahntechnischen Labor wird verlangt. Aller Anfang ist schwer: Er macht Gips-abdrücke, repariert und poliert Gebisse, gießt Kronen aus.

Sie haben gefeiert, im »Bahnhofshotel«, junge Männer und Mädchen, auch ältere sind dabei. Es gab Tanz und Stimmung, und man trank nicht nur Wasser. Die Eltern liegen in ihren Betten, sind unruhig, können nicht schlafen. Hans schwankt vor der Haustür hin und her, hat den Schlüssel in der Hand und versucht mit aller noch vorhandenen Geschicklichkeit, und das ist nicht mehr viel, selbigen fachgerecht in das Schlüsselloch zu stecken. Da öffnet sich die Tür. Die Eltern stehen vor ihm, in ihren Nachthemden. Er sieht sie nur wie im Nebel. »Mein Junge, mein lieber Junge, was ist denn bloß mit dir los? Geht es dir nicht gut? Nun komm erst mal rein.« Hans schwankt ins Wohnzimmer, wo der große Esszimmertisch steht. Dann hebt er beide Arme, trommelt mit beiden Fäusten auf den Tisch, schreit, nein! brüllt: »Mich kotzt das hier alles an! Ich will hier raus! Ich will wieder zur See fahren! Ich mache diese Gebissfummelei einfach nicht mehr länger mit. Das soll machen, wer will. Ich nicht, nein, ich bestimmt nicht.« Sein Kopf sinkt langsam auf die Tischplatte, er lallt: »Ich möchte doch so gerne wieder zur See fahren …«

Da sitzt er nun, in Hamburg-Altona, im »Heuerstall« bei dem berühmt-berüchtigten Käpt'n Heitorf. Es ist für Hans gar nicht so leicht gewesen, alle erforderlichen Unterlagen zusammenzubekommen, zumal er ja vorbestraft ist. Aber die Engländer haben ihm, was er noch heute dankend anerkennt, die sogenannte »Exit Permit« schließlich doch erteilt.

Ein kleiner, verqualmter Raum. Ein wackeliger Tisch, ein paar Stühle und rund ein Dutzend Seeleute, die ihre Seesäcke, Pappkartons oder Köfferchen dabei haben. Auch Hans ist unter ihnen.

Alles ist mit Hilfe der Mutter liebevoll verpackt worden für den unternehmungslustigen Seemann. Käpt'n Heitorf lässt sich seine Papiere zeigen, schaut neugierig herein, muss ja schließlich wissen, welche Leute er den Schiffskapitänen anzubieten hat. Hans hat in Sachen Handelsmarine noch nichts aufzuweisen, besitzt lediglich eine Bescheinigung über seine Kriegsmarinekommandos. Die hat er von einer Dokumentenzentrale in Berlin geschickt bekommen. Kapitäne kommen herein, stehen begutachtend vor den einzelnen Bewerbern, lassen sich deren Papiere zeigen, stellen Fragen. Aber schließlich geht alles sehr schnell. Ein Schiffseigner zeigt sich interessiert und ist gewillt, ihn einzustellen. So gelangt Hans nach Uetersen, nicht weit von Hamburg.

PALME heißt das Schiff. Ein kleines, uraltes Motor-Segelschiff, welches 120 Tonnen laden kann, 50 PS Glühkopfmotor, 5 Knoten schnell, drei Mann Besatzung: der Kapitän, sein 20-jähriger Sohn und Hans, der neue Leichtmatrose. 50 Mark im Monat soll er kriegen. Vorne im Logis ein kleiner Tisch, zwei Kojen, zwei Sitzbänke, kleine Schränke, Petroleumlampe, Ofen, und überall viel Rost. Arbeit en masse, aber sie sind in familiärer Atmosphäre, alle fleißig dabei, bis weit in die Dunkelheit. Auf die Uhr schauen sie dabei nicht. Sie laden in Hamburg Getreide

für das Ruhrgebiet, kommen mit Kohle zurück.

›Ist dies die Erfüllung meines Traumes von der Seefahrt, von der großen weiten Welt? Nein!‹, sagt er sich. So sitzt er denn nach einigen Monaten beim Alten in der Kammer, weiß gar nicht so recht, wie er es anfangen soll, druckst herum. Der Käpt'n spürt, was in der Luft liegt, sagt: »Mein Junge, du willst wohl nicht mehr bei uns bleiben?« Der Bann ist gebrochen. Hans sagt: »Es fällt mir ja selbst schrecklich schwer, von Bord zu gehen. Aber was soll ich machen? Mit der Heuer, die ich hier verdiene, kann ich das Geld für die Schule nicht in zehn Jahren zusammenbekommen. Und ich möchte ja später gerne auf großen Schiffen fahren. Wenn ich hier zu lange bleibe, dann habe ich nachher überhaupt keine Ahnung, wie es auf einem richtigen Dampfer zugeht. Und andere Länder möchte ich auch gerne kennenlernen, nicht nur hier auf den Kanälen rumschippern.« Der »Alte« begreift, sagt dann, fast ein wenig gerührt: »Ich versteh dich ja, mein Junge, will dir auch keine Steine in den Weg legen.«

Am nächsten Morgen begleiten ihn der Kapitän und sein Sohn zur Bahn. Hans will versuchen, auf ein skandinavisches Schiff zu kommen. Größere deutsche Schiffe gibt es um diese Zeit noch nicht. Er mustert für ein paar Monate auf einem etwas größeren, deutschen Küstenmotorschiff an, um in Schweden an Ort und Stelle zu erkunden, wie er es am besten anstellen soll.

Ende Juli 1949. Hans ist in Bremen von Bord gegangen. Er war mehrere Male in Schweden und weiß jetzt genau, wie er es anstellen wird. Bremen ist halb zerstört. Er teilt sich mit fünf Mann eine kleine Kammer auf einem uralten Wohnschiff. Auf dem schwedischen Konsulat sagt man ihm, dass über hundert Seeleute ein schwedisches Schiff suchen würden. Stundenlang tippelt Hans durch den Hafen, von Schwedendampfer zu Schwedendampfer.

Schweden-Dampfer ROSLAGEN.

»Hauen Sie ab«, wird ihm oft schon von weitem zugerufen, bevor er überhaupt auf der Gangway angelangt ist. Wie ein Spitzbube kommt er sich vor. Die Füße schmerzen, das Geld ist verbraucht, er ist hungrig. Aber er trifft gute Menschen. Im Industriehafen kommt er bei einer Handwerkerfamilie unter, wo er bleiben darf, bis er ein Schiff gefunden hat.

Ein paar Tage später steht Hans auf einem schwedischen Dampfer. ROSLAGEN heißt das Schiff. Irgendwie hat er einen guten Draht zum Ersten Offizier, einem Finnen, und zu dem schwedischen Kapitän. »Wir könnten einen Mann wie Sie wohl noch gebrauchen«, sagt der »Erste« nach Überprüfung der Unterlagen, »aber wir haben keinen Kammerplatz mehr bis Schweden.« »Macht gar nichts«, erwidert Hans, »dann schlafe ich eben solange dort,

wo ich mich hinlegen kann.« Sie sind irgendwie angetan von dieser Antwort, meinen schließlich: »Morgen Mittag laufen wird aus. Wenn Sie es bis dahin fertigbringen, die erforderlichen Genehmigungen zu beschaffen, dann nehmen wir Sie mit. Aber vergessen Sie nicht, wir haben heute Sonnabend und das schwedische Konsulat ist geschlossen. Auch bei den Amerikanern ist kein Mensch mehr da.« Im Stillen glauben sie selbst nicht daran, dass er es schaffen kann.

Auf dem Schiff gibt es einen Deutschen, den Dritten Steuermann, der gemeinsam mit seiner Frau Hans zu Hilfe kommt. Sie machen die Adressen der entscheidungsbefugten Personen ausfindig, tauchen dann, teilweise nach telefonischer Voranmeldung, in den Privatwohnungen der Betreffenden auf. Zweimal müssen diese extra noch einmal gemeinsam mit ihnen zur Dienststelle fahren, weil dort die Formulare und die Dienstsiegel liegen. Bis zum Abend hat Hans schließlich dank des Verständnisses aller Beteiligten die benötigten Unterschriften beisammen. Seine rührenden Gastgeber begleiten ihn bis zum Schiff, seiner neuen Heimat, wo er über ein Jahr lang bleiben wird. Jetzt ist er »Lättmatros« auf einem Schwedendampfer! Er kann es kaum fassen. Ist das möglich? Soviel uneigennützige Hilfsbereitschaft an einem einzigen Tage! Amerikaner, Deutsche und Schweden waren es, die sich so für ihn einsetzten.

Die ROSLAGEN ist ein richtiges Arbeitsschiff mit 30 Mann Besatzung aus sieben Nationen. 6000 Tonnen kann der Dampfer, der schon einige Jahrzehnte auf dem Buckel hat, laden. Nach kurzer Zeit erhält Hans eine gute Unterkunft in einer Zwei-Mann-Kammer und genießt die reichliche und erstklassige Verpflegung an Bord. Die Fahrten der ROSLAGEN führen ihn nach Schweden, Norwegen, Polen, England, Italien, Nordafrika, und sein Verdienst ist um das Siebenfache höher als auf dem »Klütenewer«.

Die Stimmung allerdings ist nicht die Beste, und eines abends schnappt Hans einige Brocken Schwedisch auf, die er mit Hilfe eines Lexikons übersetzen kann: »Deutsches Schwein, man müßte ihn außenbords werfen.« Hans ist schockiert und wird von nun an immer sein Bordmesser bei sich haben, wenn er nachts alleine als Ausguck auf der Back steht. Er ahnt auch, weshalb man ihn in dieser bedrohlichen Weise ins Visier genommen hat: Er musste ja bei seiner Anmusterung auch die Bescheinigung über die Kriegsmarinetätigkeiten vorlegen. Das hat sich wohl herumgesprochen. Alle wissen jetzt, dass er Leutnant zur See gewesen ist. Hinzu kommt, dass es Leute an Bord gibt, die persönlich unter jenen Hitlerjahren zu leiden hatten. Einer der Matrosen, ein großer, untersetzter, muskulöser Mann, ist viermal von deutschen Unterseebooten versenkt worden. Einmal hat er sich als einziger von einem brennenden Tanker retten können. Ein anderer, ein norwegischer Steward, saß mehrere Jahre in einem deutschen Konzentrationslager.

Hans findet auf dem Schiff jedoch auch einen guten Freund, den Bootsmann. Dieser hat in Emden seine Braut sitzen, eine Deutsche. Hans hat nun ständig die ehrenvolle Aufgabe, die in allen Häfen eintrudelnden Liebesbriefe zu übersetzen. So kommen sie mehr und mehr ins Gespräch. Eines Tages sagt der Bootsmann zu Hans: »Du musst nicht immer so viele Überstunden machen. Das passt den anderen nicht. Der Erste Offizier mosert sie immer an, sagt: »Der Deutsche macht dauernd Überstunden, und ihr faulen Säcke wollt nicht.« In die Gewerkschaft muss Hans auch unbedingt eintreten, wenn

sie wieder in Luleå sind, sonst kann er nicht lange an Bord bleiben. Ihm bleibt überhaupt keine andere Wahl. Er verhält sich so, wie man es ihm geraten hat.

Die schwedische Besatzung ist dem Schnaps zwar keineswegs abgeneigt, aber wenn es darauf ankommt, dann können sie arbeiten, hart arbeiten. Und was die verschiedenen Arbeiten auf einem solchem »Pott« anbetrifft, muss Hans noch allerhand lernen. Alles ist ganz anders als auf dem kleinen Küstenewer. Aber mit der Zeit macht er immer mehr Fortschritte, gehört bald zum »Stamm« der Besatzung, denn es ist ein stetiges Kommen und Gehen auf dem Schiff. Unter der Mannschaft sind jedoch auch ordentliche, fleißige und hilfsbereite Kameraden. An die versucht sich Hans zu halten. »Warte ab, bis wir nach England kommen«, haben sie ihm gesagt. »Du wirst den Unterschied spüren zwischen den Engländern und euch Deutschen.«

In Middlesbrough begegnet Hans freundlichen Menschen. Ein altes Mütterchen schenkt ihm gar ihre Seifenkarte, denn Seife gibt es im England der ersten Nachkriegsjahre nur auf Marken. Er wird eingeladen »for a beer«. Es ist knüppeldickevoll in dem Lokal. Die Engländer verzichten auf ihren Sitzplatz, für ihn, den Deutschen, reden mit ihm über den irrsinnigen Krieg, auch über begangene Gräueltaten, fragend, sachlich, auch selbstkritisch. Ob er davon gewusst habe? »Nein«, sagt er, »wirklich nicht.« Man tauscht Kriegserfahrungen aus. »Wo warst du?« »In Frankreich, auch in England, auf euren Kanalinseln.« Das gibt neuen Gesprächsstoff, ohne Hass, nein, mitunter fast sportlich. Einer war britischer Jagdflieger, fast an derselben Stelle eingesetzt, um die gleiche Zeit herum. Ob sie sich damals wohl begegnet sind? Und jetzt sitzen sie sich hier einträchtig und friedlich gegenüber, mögen sich sogar. »Die uns diesen verfluchten Krieg eingebrockt haben, hätten ihre Suppe unter sich auslöffeln sollen, im Duell, mit Pistole oder Säbel«, meint einer.

Überall in Europa gibt sich Hans ohne Umschweife als Deutscher zu erkennen. Dass er dabei auch mal auf Ressentiments stößt, muss er hinnehmen. Am meisten bekommt er dies in den Niederlanden zu spüren, in Rotterdam. Die Holländer zeigen ihm ihre zerbombte Stadt, auch die Stelle, an welcher etliche Untergrundkämpfer erschossen worden sind. »Schau her, das habt ihr Deutschen alles gemacht! Habt unser Land einfach so überfallen. Mitten im Frieden!« Was soll er sagen? Er sieht die Auswirkungen mit seinen eigenen Augen. Wenn er nun sagt, dass es auch in Deutschland überall ähnliche Bilder gibt, in Dresden, Hamburg, Köln, Berlin? Sie würden es nicht verstehen, würden sagen: ›Aber ihr habt den Krieg begonnen, ihr habt die ersten Bomben geworfen!‹ Schließlich zeigen sie ihm, nicht ohne Stolz, ihr Rotterdam. »Wir müssen alles gemeinsam wiederaufbauen, müssen zusammenrücken, als Europäer! Das ist das Vermächtnis dieses gottverdammten Krieges. Das ist aber auch unsere Chance, unsere einzige, vielleicht auch unsere allerletzte Chance!«

Schließlich steuern sie auch Kurs Richtung Mittelmeer, und für den 15. 1950 vermerkt Hans in seinem Tagebuch: Während meiner Nachtwache passieren wir die Kanal-Inseln. Ein ganzes Jahr lang bin ich dort während des Krieges herumgeschippert. Aber damals fuhren wir ohne Positionslaternen, und alle Mann standen in fiebernder Spannung an den Geschützen. Jeder Schatten und jedes Geräusch konnte Tod und Verderben bedeuten,

und ich muss in dieser Stunde manches Kameraden gedenken, den wir

Eisfahrt auf FRIGG, Winter 1950/51

hier auf den Kanalinseln zur letzten Ruhestätte begleiteten. Nur richtige »Helden« mögen Freude am Krieg haben. Zu dieser Sorte Menschen zähle ich mich jedoch nicht. Heute, nach gut fünf Jahren, sieht es hier anders aus: Friedlich ziehen viele Schiffe ihres Weges, Schiffe aus aller Herren Länder, und wo Gefahr droht, zeigen uns Leuchtfeuer den rechten Kurs. Jetzt fragt kein Mensch mehr danach, ob wohl gerade ein Russe, ein Amerikaner, ein Deutscher oder ein Franzose die Inseln passiert. Die Feuer wollen jedem Schiff ein Helfer sein, denn auf jedem Schiff leben Menschen, die vor Unheil bewahrt werden müssen. Möge nie wieder eine Zeit kommen, in der das Menschenleben nicht mehr wert ist als eine Zahl auf einem Stück Papier …

14 Monate bleibt Hans auf der ROSLAGEN, dann geht er in Stockholm an Land und sucht sich ein anderes Schiff, dieses Mal als Matrose. Er will neue Erfahrungen sammeln, mehr Geld verdienen für die Schule. Schließlich heuert er in Södertälje auf der FRIGG an, einem noch älteren Schiff als die ROSLAGEN, auch wesentlich kleiner. Auch hier gibt es eine bunt zusammengewürfelte internationale Besatzung. Viele Finnen sind darunter, die alle Sympathie für Deutschland und die Deutschen hegen. Es ist Winterzeit. Sie schippern in der Ostsee herum, tranportieren Kohlen von Polen nach Schweden. Der Alkohol fließt in Strömen, täglich, kann man sagen. Gdynia (einst Gotenhafen), Gdansk (Danzig) und Szczecin (Stettin) sind die polnischen Anlaufhäfen.

Hans hatte sie alle während des Krieges kennengelernt. Viele Gedanken bewegen ihn bei diesem Wiedersehen. An Land darf er nicht, als Deutscher. Die anderen tun dies umso mehr, betrinken sich, werden auch mal von der polnischen Polizei in Gewahrsam genommen. Hans schiebt Nachtwache, jeden Tag. Das bringt viele Überstunden und jede Menge Geld. Seine Kameraden sind froh über diese Lösung.

Doch lange hält es Hans nicht auf der FRIGG angesichts der dort herrschenden katastrophalen hygienischen Verhältnisse.

MS TANGER, Verladung von Südfrüchten in Las Palmas, 1951

Nach eineinhalb Jahren Schwedendampferzeit mustert er ab und begibt

sich per Bahn auf die Heimreise nach Deutschland.

Das Geld, das er mittlerweile angespart hat, reicht schon fast für den Besuch der Seefahrtschule. Ihm fehlen allerdings noch neun Monate Fahrenszeit »vor dem Mast«, die er nachzuweisen hat, aber die möchte er auf deutschen Schiffen absolvieren. Genau zehn Tage hält sich Hans in Meldorf auf, in seinem Elternhaus. Dort ist er in jenen Tagen eine Art Sensation. Wer kommt denn schon so weit in der Welt herum, gleich nach dem Krieg?

Überall wird er angesprochen und muss berichten. Aber nichts kann ihn halten. Er fährt mit Sack und Pack nach Hamburg und findet auch sofort ein Schiff, einen Neubau, die TANGER der Oldenburg-Portugiesischen Dampfschiffsreederei OPDR (*die Seeleute sagten: »O Plage Dich Redlich« oder »Ohne Proviant durch Russland« E.H.*).

Hier erwarten Hans ganz andere Verhältnisse, angefangen vom Personal, das ausgesucht ist und nur aus Deutschen besteht. Wer nicht spurt, kann seine Sachen packen. Arbeit gibt es in Hülle und Fülle. Sie laden Zement in Säcken. Nach dem Löschen der Ladung in Las Palmas oder Santa Cruz de Tenerife beginnt das große Reinschiff machen. Mit Taschentüchern vor Mund und Nase säubern sie die Laderäume. Auch nach Tunesien fahren sie, das sich damals noch in französischer Hand befindet. Sie sind das erste deutsche Schiff nach dem Krieg, welches in Bizerta einläuft. Als sie abends für ein paar Stunden an Land gehen, sind sie im Nu umgeben von etlichen Arabern, die sie johlend auf ihrem Wege begleiten. »Rommel, Rommel«, »Allemand, Allemand« und »Heil Hitler« schreien sie in einem fort. Die Mannschaft will aber ihre Ruhe haben, nichts mit der französischen Polizei zu tun bekommen, und zieht sich in irgendein Lokal zurück, um keinen Argwohn zu erregen.

Dreimastschoner UWE URSULA, 1951.

(Man beachte rechts den Mercedes 170S, der damals wirklich der allerletzte Schrei war! E.H.)

Schließlich benötigt Hans für den Schulbesuch noch den Nachweis von drei Monaten Segelschiffszeit, die er auf dem Dreimastschoner UWE URSULA ableistet. Im stürmischen Herbst und Winter des Jahres 1951 durchpflügt der Segler, wann irgend möglich unter vollen Segeln, die Ostsee, holt Holz aus Finnland und Kohle aus Stettin. Dann beginnt in Elsfleth mit dem Besuch der Seefahrtschule ein neuer Lebensabschnitt, den Hans Constabel und seine Frau Erika eingehend in ihrem Buch »Haßliebe Große Fahrt« beschrieben haben (im Buchhandel erhältlich).

(*Der Original-Bericht von Hans Constabel ist sehr viel länger. Ich habe hier nur den letzten Teil, der sich mit der Nachkriegszeit befaßt, abgedruckt.*)